VII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ Komisji Infrastruktury
(nr 228)
z dnia 19 marca 2014 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 228)

19 marca 2014 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Stanisława Żmijana (PO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– rozpatrzenie wniosku prezydium Komisji o podjęcie inicjatywy ustawodawczej w sprawie nowelizacji ustawy o transporcie kolejowym,

– rozpatrzenie projektu opinii w sprawie projektu ustawy o ułatwieniu dostępu do wykonywania niektórych zawodów regulowanych (druk nr 1576), w zakresie zmian ustawy o transporcie kolejowym i ustawy o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów.

W posiedzeniu udział wzięli: **Zbigniew Klepacki** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju wraz ze współpracownikami, **Krzysztof Dyl** prezes Urzędu Transportu Kolejowego wraz ze współpracownikami, **Jakub Karnowski** prezes zarządu, dyrektor generalny PKP S.A. wraz ze współpracownikami, **Remigiusz Paszkiewicz** prezes zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wraz ze współpracownikami, **Andrzej Kolasa** p.o. dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, **Andrzej Dobrucki** prezes Krajowej Rady Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jakub Krowiranda, Marcin Mykietyński** i **Grażyna Nojszewska-Łasicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych oraz **Krzysztof Karkowski**, **Mariusz Przerwa** i **Wojciech Paluch** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Otwieram posiedzenie sejmowej Komisji Infrastruktury.

Witam panie i panów posłów.

Resort infrastruktury i rozwoju reprezentowany jest przez podsekretarza stanu w tym ministerstwie pana Zbigniewa Klepackiego, witam, wraz z zespołem.

Witam silną reprezentację całej grupy PKP.

Witam także przedstawicieli strony społecznej.

Bardzo przepraszam za opóźnienie.

Proszę państwa, ponieważ w porządku mamy w drugim punkcie projekt opinii a Biuro Legislacyjne zasygnalizowało, że szereg spraw zawartych w tej opinii jest podjętych przez komisję nadzwyczajną ds. deregulacji, w związku z tym, konsultowaliśmy to, z tego tytułu jest opóźnienie. Bardzo przepraszam.

Porządek dzisiejszego posiedzenia przewiduje rozpatrzenie wniosku prezydium Komisji o podjęcie inicjatywy ustawodawczej w sprawie nowelizacji ustawy o transporcie kolejowym oraz rozpatrzenie projektu opinii w sprawie projektu ustawy o ułatwieniu dostępu do wykonywania niektórych zawodów regulowanych (druk nr 1576), w zakresie zmian ustawy o transporcie kolejowym i ustawy o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów.

Jeżeli chodzi o drugi punkt to informuję, że to także jest inicjatywa prezydium Komisji.

Czy są uwagi do tak zaproponowanego porządku?

Nie ma, dziękuję.

Stwierdzam, że Komisja przyjęła porządek.

Przystępujemy do jego realizacji. Przewodniczący Tchórzewski wniósł propozycję, aby zamienić kolejność rozpatrywania punktów…

Dobrze, wycofał jednak swój wniosek.

W związku z tym, realizujemy to według porządku.

Pozwólcie państwo, że powiem kilka zdań w imieniu prezydium. Otóż proponujemy inicjatywę komisyjną w zakresie zmiany ustawy o transporcie kolejowym. Z jakiego powodu? Mianowicie celem projektowanej nowelizacji jest usprawnienie procedur służących realizacji inwestycji infrastrukturalnych i taborowych w transporcie kolejowym poprzez usunięcie wątpliwości interpretacyjnych i jednoznaczne rozstrzygnięcie, że przy wydawaniu decyzji administracyjnych, na podstawie przepisów rozdziału 2b ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, organy wydające te decyzje nie stosują przepisów o zagospodarowaniu przestrzennym. To oznacza w szczególności, że postanowienia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego nie są dla tych organów wiążące.

Po drugie, mamy zwolnienie z obowiązku składania do prezesa Urzędu Transportu Kolejowego dokumentacji niezbędnej do uzyskania pozwolenia – na dopuszczenie eksploatacji pojazdów kolejowych – w postaci papierowej i wprowadzenie w to miejsce zasady zgodnie, z którą jest ona składana w postaci elektronicznej.

Cała inicjatywa sprowadza się do tego, żebyśmy realnie usprawnili proces realizacji inwestycji liniowych w zakresie dróg kolejowych.

Bardzo proszę o wsparcie tej inicjatywy i przyjęcie jej, jako naszej inicjatywy.

Oczywiście, wyznaczylibyśmy posła, który w imieniu Komisji podjąłby te czynności, aby ten projekt znalazł się w lasce marszałkowskiej. Tyle ze swojej strony.

Jeżeli ktoś z państwa chciałby zabrać głos to, bardzo proszę.

Oczywiście, zaraz poproszę o stanowisko rządu w tej sprawie, ponieważ nie jest to nic nowego.

Może już oddam głos panu ministrowi. Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Zbigniew Klepacki:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie posłanki i panowie posłowie, w imieniu rządu chciałem stwierdzić, że rząd popiera stanowisko Komisji, popiera tę inicjatywę.

Te rozwiązania są może drobne, jeżeli chodzi o zawartość merytoryczną, ale są to rzeczy, które bardzo usprawniają proces np. udzielania różnego rodzaju zezwoleń przez Urząd Transportu Kolejowego. Na przykład, dzisiaj dokumentacja, która została przywieziona do urzędu tylko w sprawie udzielenia zezwolenia na GSM-R (GSM for Railways, Kolejowa Sieć GSM) miała 25 kartonów różnego rodzaju papierowych dokumentów. Gdy będzie to w formie elektronicznej, będzie to wielkie ułatwienie w pracy administracyjnej, duża oszczędność czasu, kosztów, miejsca magazynowania, itd.

W drugim przypadku, w niektórych inwestycjach spotykamy się z taką sytuacją, że organy administracji mają wątpliwości prowadząc postępowanie dotyczące inwestycji kolejowych zlokalizowanych poza obszarami zamkniętymi, czy konieczne jest sprawdzanie wniosku o wydanie decyzji o ustalenie lokalizacji linii kolejowej pod kątem zgodności z miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego przez organ wydający decyzję. Jest to proces znacznie wydłużający uzyskiwanie decyzji lokalizacyjnych, zważywszy na fakt braku planów zagospodarowania przestrzennego, bądź ich nieaktualności. Jest tak, że w większości województw urzędnicy interpretują to w ten sposób, że takie sprawdzanie nie jest konieczne, natomiast w kilku, niestety, interpretują inaczej. Rodzi to pewien chaos i wydłużenie procedur, więc chcielibyśmy jednoznacznie rozstrzygnąć o braku takiej konieczności.

To tyle, dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo.

Czy ktoś z posłów chciałby zabrać głos?

Pan przewodniczący Tchórzewski, bardzo proszę.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo.

Jeśli chodzi o uzasadnienie prezydium Komisji, przyjęte w uzgodnieniu z resortem, to chciałbym zwrócić się z sugestią. Upłynie trochę czasu zanim ta ustawa nabierze walorów druku sejmowego. Dobrze byłoby spojrzeć nie tylko na ustawę o transporcie kolejowym, ale także na niektóre przepisy przyjęte w specustawie drogowej, których tutaj nie ma a może nadawałyby się do tego, żeby przenieść je tutaj.

Jesteśmy w takiej sytuacji, że trzeba znacząco przyspieszyć wykorzystywanie środków z Unii Europejskiej. Z tego tytułu jest niezwykle ważna sprawa, żeby te rzeczy zostały gruntownie przeanalizowane, żeby te rozwiązania, które w swoim czasie znacząco przyspieszyły realizację robót drogowych, które przyjmowaliśmy wspólnie, to może dodatkowa część zostałaby przeniesiona. Wiem, że szczególnie w sytuacji przygotowywania planów i tych negocjacji, które trwają na styku z samorządami i biurami projektowymi (oczywiście, jest to robota „projektuj i buduj"), ale przeciąga się to znacząco w czasie, kiedy prowadzą to już sami wykonawcy. Widać z jaką trudnością realizowane są niektóre zadania, jeżeli tylko w jakimś zakresie wychodzą poza np. obecny teren kolejowy i jeżeli te inwestycje w zakresie likwidacji niektórych kolizji muszą wychodzić na zewnątrz.

Dobrze byłoby, aby te rzeczy zostały rozważone, żeby dążyć do tego, żeby maksymalnie zredukować straty wynikłe z możliwego niewykonania budżetu w zakresie środków Unii Europejskiej, które teraz można wykorzystać.

Tak, że byłaby taka dodatkowa uwaga do naszej komisyjnej inicjatywy. Prośba też do rządu, żeby uruchomić cały swój aparat, żeby przejrzeć tę ustawę dokładnie i zobaczyć, czy nie da się do tego jeszcze coś wrzucić w ramach prac w Komisji, kiedy ta ustawa wróci do Komisji w pierwszym czytaniu.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo.

Czy ktoś z państwa posłów jeszcze?

Nie słyszę.

Wobec powyższego rozumiem, że jest zgoda, żeby przyjąć tę inicjatywę komisyjną.

Proszę o zgłaszanie kandydatur na reprezentanta Komisji przed laską marszałkowską.

Pan przewodniczący Adamczyk, bardzo proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, zgłaszam kandydaturę pana przewodniczącego Krzysztofa Tchórzewskiego. Myślę, że jest to właściwa osoba do tego zadania i doskonale sobie poradzi z tym przedsięwzięciem.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo.

Czy są inne kandydatury?

Nie ma.

Rozumiem, że jest zgoda, aby pan przewodniczący Tchórzewski reprezentował Komisję.

Stwierdzam zatem, że zrealizowaliśmy punkt pierwszy.

Przechodzimy do drugiego punktu. Bardzo proszę, w imieniu prezydium Komisji oddałbym głos panu przewodniczącemu Tchórzewskiemu, ponieważ to on był największym orędownikiem tej inicjatywy.

Bardzo proszę, panie przewodniczący.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo.

Otóż, opinia Komisji jest związana z art. 9 ustawy o ułatwieniu dostępu do wykonania niektórych zawodów regulowanych, gdzie znalazły się zapisy związane z ustawą o transporcie kolejowym.

Tutaj wyrażę trochę delikatne ubolewanie, że resort wrzucił te rzeczy bardzo szybko do tej ustawy z pominięciem naszej Komisji, w ogóle nie konsultując tych rzeczy. Z tego tytułu pozwoliłem sobie na zlecenie opinii do Biura Analiz Sejmowych odnośnie do zapisów dotyczących spraw transportu kolejowego. W uzasadnieniu do tej opinii częściowo

to przekazuję. Ta opinia jest do dyspozycji rządu, jeżeli państwo chcecie się z nią zapoznać a jest bardzo obszerna. Dostałem ją 17, czyli bardzo niedawno.

Ona wyraźnie wskazuje na to, że dla bezpieczeństwa, dla ryzyk szczególnie związanych z metrem powinniśmy nad tym pracować. Zadeklarowałem ze strony Prawa i Sprawiedliwości, że jesteśmy gotowi do takiej samej współpracy w tej dziedzinie, jak do zmian w ustawie o transporcie kolejowym, żeby przygotować rozwiązania dla metra, adekwatne do rzeczywistych niebezpieczeństw, które tam występują.

Oczywiście, jest też kwestia powrotu do niektórych starych przepisów, które są związane z uzyskaniem ponownie świadectwa bezpieczeństwa.

Jednocześnie sposób wprowadzenia tych przepisów wskazuje na to, że w jakimś zakresie przy właściwej interpretacji prawnej z nadzoru nad bezpieczeństwem ruchu w metrze będzie wyłączony Urząd Transportu Kolejowego. W każdym bądź razie przepisy są dosyć niejasne. Z tej opinii wynika, że może to wywołać znaczące kłopoty. W takich sprawach podejmowanie ryzyka może doprowadzić do sytuacji, że przedsiębiorca będzie sam to ustalał. Mamy wiele rzeczy, które ustala przedsiębiorca, jak niektóre rzeczy związane są z częstotliwością obchodów, nadzoru, itd. Z drugiej strony Urząd Transportu Kolejowego cały czas nadzoruje cały zakres realizacji tego z punktu widzenia postrzegania bezpieczeństwa.

Tak, że te rzeczy są niezwykle ważne.

Z drugiej strony występuje pseudoregulacja. Co z tego, że ułatwimy rygory dostępu do stanowiska dyżurnego ruchu, jeżeli tych dyżurnych ruchu nie może być więcej niż jest teraz. To nie jest tak, że – jak w niektórych zawodach prawniczych – czy innych będzie dziesięć czy dwadzieścia kancelarii prawnych więcej. Dyżurny ruchu jest na tym stanowisku a my doprowadzimy do tego, że będzie to ustalane przez ministerstwo a teraz jest to w rozporządzeniu, więc usztywniamy pewne zakresy. Doprowadzamy do tego, że nie można dokonać pewnych przesunięć zawodów. Trzeba robić to tylko w formie ustawy a rozporządzenie jest dużo łatwiejsze do wprowadzenia. Szczególnie te utrudnienia są związane z wyłączeniem nadzoru prezesa UTK. Myślę, że jeżeli jest taka potrzeba, to pseudoregulacja nie jest potrzebna w niektórych zakresach. Niektóre zapisy są do utrzymania.

Zasadniczo postulujemy, żeby z ustawy deregulacyjnej wyjąć art. 9 i w najbliższym czasie rozpracować go w formie inicjatywy oraz poprawić te zapisy w takim zakresie, aby bardzo dokładnie Urząd Transportu Kolejowego to sprawdził. Musi być zapewniony przez Urząd Transportu Kolejowego pełny nadzór nad wszystkim, co dzieje się w metrze, bo nie ma innego urzędu państwowego, który nadzorowałby te rzeczy. Trudno wyobrazić sobie, że metro – z punktu zagrożenia masową katastrofą, która może tam wystąpić – traktować jako bocznicę.

Proszę państwa, tak w przedstawionych rozwiązaniach ustawy deregulacyjnej metro jest traktowane. Jest traktowane jako bocznica kolejowa. To jest coś, co nie musi iść w sferę certyfikacji, bo nie dotyczy ruchu tych podmiotów na terenie Unii Europejskiej, co jest w pewnym zakresie zgodne.

Z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego bocznice nie stanowią nawet 10% zagrożenia z punktu widzenia życia i zdrowia ludzi a to jest najważniejsze – w stosunku do ruchu kolejowego. Jeżeli chodzi o metro, to zagrożenie w sytuacji wystąpienia złej i niewłaściwej pracy urządzeń, ale także błędów ludzkich oraz zakres zagrożeń związanych z bezpieczeństwem ludzi są wielokrotnie większe niż przy ruchu kolejowym na powierzchni ziemi, m.in. chodzi o dostęp ratowników, ratowania rannych i wszystkich spraw z tym związanych. Nie można w pełni i dosłownie metra traktować jako bocznicy kolejowej. W pewnym, szerokim zakresie te zmiany tak właśnie traktują metro.

W naszej opinii jest propozycja, aby zwrócić się do przewodniczącego podkomisji nadzwyczajnej, żeby w ostatniej chwili, tzw. rzucie na taśmę, art. 9 został skreślony. Znajduje się to w poprawkach zgłoszonych po drugim czytaniu. Będziemy głosowali to prawdopodobnie w piątek, ale jest już po posiedzeniu Komisji. Tam pojawiły się propozycje, żeby odrzucić poprawki.

Druga rzecz jest taka, co w uzasadnieniu do opinii wskazuję państwu, że sprawy deregulacyjne ułatwienia dostępu do zawodów w zakresie inżynierów budownictwa i archi-

tektów zostały przyjęte w tej ustawie, ale samorząd zawodowy tychże zawodów został utrzymany w ustawie. Natomiast w zakresie urbanistów samorząd zawodowy został całkowicie wykreślony. W ogóle ta kategoria zawodowa została całkowicie usunięta z ustawy o samorządzie zawodowym architektów, inżynierów budownictwa i urbanistów.

Biorąc pod uwagę, że rola i zakres pracy urbanisty nie jest mniejszy niż architekta, czy inżyniera, planowanie przestrzenne, ustalenie sposobu zagospodarowania przestrzennego, wszystko to, co w zakresie planów strategicznych urbaniści przygotowują to główna podstawa do tego, co robią potem inżynierowie budownictwa i architekci, dopiero na bazie tych planów oni pracują. Wykreślenie całkowicie tego zawodu i przyjęcie tego typu rozwiązań w tym momencie uważam, że jest niesłuszne.

W poprawce, którą proponujemy przyjąć, prosimy, żeby utrzymać izbę urbanistów i jednocześnie ułatwić dostęp do tych zawodów. Są to dwie różne rzeczy. Chodzi o to, żeby była pewna forma nadzoru nad kwalifikacjami. Niech dostęp będzie otwarty, ale nie można likwidować nadzoru nad kwalifikacjami. Te rzeczy potem drogo kosztują. Stąd te dwie rzeczy do ustawy.

Proponujemy, żeby Komisja przyjęła taką opinię, którą kierujemy do przewodniczącego Komisji nadzwyczajnej, który mógłby w tej sprawie spowodować zmianę zdania w trybie politycznym. Tak bym to określił, chodziłoby nam o to. Kierujemy się tylko względami merytorycznymi w tej dziedzinie.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo.

Otwierając posiedzenie nawiązałem do tego, że jesteśmy w szczególnej sytuacji, jeżeli chodzi o całą pracę legislacyjną nad tym projektem. Pan przewodniczący Tchórzewski mówił, że po pierwsze, Komisja Infrastruktury decyzją Prezydium Sejmu nie została uwzględniona w ścieżce legislacyjnej nad tym projektem. Po drugie, mamy taką sytuację, że jesteśmy w bardzo zaawansowanym trakcie prac legislacyjnych. Jesteśmy po drugim czytaniu i rozpatrzeniu poprawek zgłoszonych w drugim czytaniu.

Właśnie w tym kontekście chciałem prosić o zabranie w pierwszej kolejności głosu przez przedstawicieli Biura Legislacyjnego.

Legislator w Biurze Legislacyjnym Kancelarii Sejmu Krzysztof Karkowski:

Dziękuję, panie przewodniczący. Krzysztof Karkowski, Biuro Legislacyjne.

Całą sytuację przedstawił pan sprawozdawca opinii. Tutaj należy powiedzieć, że poprawki zostały zaopiniowane. Jest poprawka, która została zgłoszona przez Klub PiS. Ona nadaje tej ustawie deregulacyjnej całe nowe brzmienie. Ona jest w tych dwóch miejscach, które są zawarte w treści opinii. Jest identycznie uregulowana, jak w poprawce Prawa i Sprawiedliwości. Należy powiedzieć, że w poprawce Prawa i Sprawiedliwości, która została zaopiniowana negatywnie są, oczywiście, jeszcze inne zmiany, które wykraczają w bardzo duży sposób poza tę opinię, o której dzisiaj mowa.

W związku z tym, należy powiedzieć, że opinia Komisji Infrastruktury o takiej treści jest na tym etapie procesu legislacyjnego bezprzedmiotowa. Jedynie co można powiedzieć to mogłoby mieć znaczenie dla procesu legislacyjnego w Senacie.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo.

Czy ktoś z państwa posłów chciałby zabrać głos?

Pan poseł Schreiber, bardzo proszę.

Poseł Grzegorz Schreiber (PiS) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, państwo słusznie podnosicie problem chwili, w której przychodzi nam zastanawiać się i omawiać ten projekt ustawy deregulacyjnej.

Chciałbym w tym miejscu z ubolewaniem powiedzieć, że w trakcie pracy komisji deregulacyjnej zgłosiłem na piśmie wniosek na ręce przewodniczącego Komisji, aby – zanim zakończymy drugie czytanie – nasz projekt został przekazany Komisji Infrastruktury i w zakresie dotyczącym ustawy o transporcie został przez tę Komisję zaopiniowany. Moja argumentacja podczas posiedzenia Komisji, którą wygłosiłem, jednoznacznie

wskazywała na to, że nie mam zamiaru obarczać Komisji Infrastruktury wchodzeniem w tematykę, która generalnie powinna podlegać komisji deregulacyjnej, bo to była jej kompetencja, czyli kwestia dotycząca zawodu. Wskazałem jednak na te fragmenty zmiany w art. 9 ustawy deregulacyjnej, które wykraczają całkowicie i nie mają żadnego związku z deregulacją zawodów. Dotyczą całkowicie nowego ułożenia zasad gry, jeżeli chodzi o funkcjonowanie metra. W inny, nowy sposób miałoby się odbywać funkcjonowanie metra.

W związku z tym, że te fragmenty nie miały żadnego związku z deregulacją zawodów, to zaproponowałem komisji deregulacyjnej zwrócenie się do państwa Komisji, żebyście to zaopiniowali. Niestety, mój wniosek został odrzucony. Stąd dzisiaj jest pewne usprawiedliwienie dla działania Komisji, która zechciałaby w tym zakresie zająć stanowisko. Była taka możliwość, aby ten wniosek został skierowany do was wcześniej.

Panie przewodniczący, jeżeli mogę wskazać tylko na fragment, który – moim zdaniem – w ewidentny sposób wykracza poza kompetencje komisji deregulacyjnej, która to zmiana – w moim odczuciu – została wpisana do ustawy, aby uniknąć pracy w tej Komisji, żeby te zmiany po prostu w Komisji Infrastruktury w ogóle nie były omawiane. Jest to szczególnie zmiana czwarta w art. 9, gdzie mamy do czynienia z sytuacją, w której z jednej strony przywracane jest świadectwo bezpieczeństwa. Tu można pozornie powiedzieć, że to dobrze, bo od 2011 r. świadectwo bezpieczeństwa nie może być wydawane, ponieważ zostało usunięte z ustawy w 2009 r. Wobec tego, w jakimś sensie naprawiamy ten błąd i przywracamy świadectwo bezpieczeństwa. Zgoda, to mogłoby rzeczywiście być.

Proszę zobaczyć, do tej pory pomimo, że nie ma świadectwa bezpieczeństwa metro funkcjonuje w reżimie rozporządzenia ministra transportu. Wszystkie wymogi, które powinni spełniać maszyniści i cała otoczka funkcjonowania metra muszą być oparte o rozporządzenie ministra transportu.

Tymczasem te zmiany, o których mówimy, całkowicie likwidują reżim rozporządzenia ministra transportu. Co to sprawia? Otóż to, że będziemy mieli świadectwo bezpieczeństwa metra, którego do tej pory nie było, ale nie będziemy mieli żadnego oparcia ustawowego i w rozporządzeniach ministra transportu. Regulacja i działanie metra zostaną całkowicie pozbawione jakiejkolwiek kontroli podstaw prawnych (bo chodziło nam również o podstawy prawne) z jednej strony – ministra transportu a – z drugiej strony – mówił o tym pan przewodniczący, że nie będzie żadnej kontroli ze strony UTK. Urząd Transportu Kolejowego został pozbawiony, zmianą trzecią i czwartą, możliwości nadzoru nad pracą choćby maszynisty w tym zakresie.

W zasadzie nie wiemy, kto ma sprawować tę kontrolę.

Mamy dzisiaj niby złą sytuację, bo nie ma świadectwa, ale praca w metrze podlega pod reżim rozporządzenia. Mamy mieć niby lepszą, czyli mamy mieć świadectwo praktycznie oparte o wewnętrzne przepisy, które nie będą miały żadnego odniesienia. Nie będą w żaden sposób zakotwiczone ani w ustawie, ani w rozporządzeniu ministra transportu.

To, proszę państwa, nie ma nic wspólnego z deregulacją zawodów, stąd był mój protest na posiedzeniu Komisji. Uważałem, że w tym zakresie, te sprawy powinny być poddane pod państwa osąd, abyście mogli – jako komisja transportu – wypowiedzieć swoją opinię, zanim przegłosujemy w komisji deregulacyjnej kwestie z tym związane. Niestety, ale stało się inaczej. Dzisiaj jest to szukanie szalupy ratunkowej, być może coś udałoby się w Komisji Infrastruktury osiągnąć i wydać jakąś negatywną opinię w stosunku do tych zmian.

Kończąc już, odniosę się jeszcze do wypowiedzi pana prawnika. Otóż, tak, poprawka Prawa i Sprawiedliwości zawiera te dwie kwestie, które tutaj są procedowane, zawiera wiele innych kwestii, jak pan wspomniał, tylko jeszcze jedną sprawę dotyczącą zawodu biegłych rewidentów, gdzie również opuszczamy te fragmenty, które nie dotyczą w żaden sposób deregulacji zawodu. Jedna poprawka, która została zgłoszona zmienia figurę projektu komisyjnego. Stąd nie ma wielu zmian, jest tylko jedna zmiana dotycząca biegłych rewidentów, o której dzisiaj państwo procedujecie.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo.

Proszę bardzo, pani poseł Paluch.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Szanowni państwo, uważam, że Komisja Infrastruktury powinna wypowiedzieć się w tej kwestii. Jest to osobliwy tryb procedowania nad materią ustawową, która jest w ustawie deregulacyjnej, żeby nie pytać komisji branżowych o zdanie w tej kwestii. Ponieważ mój sąsiad bardzo szczegółowo nakreślił kwestie dotyczące funkcjonowania metra to chciałabym skoncentrować się na drugiej kwestii, która jest przedmiotem propozycji w opinii. Mianowicie, chodzi o likwidację *de facto* izby urbanistów, czy wrzucenia ich do jednego worka z architektami. To jest bardzo niebezpieczny i szkodliwy proceder. Są to zawody może pokrewne, ale o zupełnie odmiennej specyfice. Kto, jak kto, ale my tutaj mamy najlepszy obraz sytuacji, jaką powoduje brak fachowych umiejętności ze strony urbanistów.

Proszę państwa, nie wyobrażamy sobie takiej sytuacji.

Oczywiście, że żyjemy w takiej dziwnej rzeczywistości, w której bardzo rzadko ktoś za cokolwiek odpowiada np. za swoje błędy, zaniechania popełnione nawet w złej wierze. W znacznej mierze izby nie do końca wypełniają kwestie pilnowania wysokiego poziomu usług a już w ogóle nie mówię o egzekwowaniu odpowiedzialności zawodowej, bo w zasadzie żadna branża w ogóle nie pali się do tego. Mimo wszystko, pewna wymiana dobrych praktyk, brak obniżania poziomu to jest rezultat działania izb. Sama jestem geodetą z wykształcenia, już 15 lat jestem poza zawodem, ale wiem jak to funkcjonuje. Mimo wszystko jest pewien nacisk na właściwą jakość świadczonych usług.

W przypadku zawodu urbanisty jest to tworzenie projektów bez trzymania się reguł, standardów zawodowych, które owocują degradacją i jeżeli na podstawie złego planu wykonuje się inwestycje, to skutki występują przez lata. Uważam, że jest to bardzo szkodliwe, złe. Argument merytoryczny to jest jedno, ale dla samego zachowania właściwej procedury, jako Komisja Infrastruktury powinniśmy wypowiedzieć się w kwestii, w której nas pominięto.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo.

Czy ktoś z państwa posłów chciał się jeszcze wypowiedzieć w tej kwestii?

Bardzo proszę, pan poseł Szmit.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, w czasie debaty, która odbyła się niedawno i dotyczyła tej drugiej fali deregulacji, pan poseł Adam Szejnfeld – uzasadniając te rozwiązania, które miałyby znosić różne uprawnienia i możliwości wykonywania zawodów – powiedział mniej więcej tak: tak wszyscy krytykują ład przestrzenny w Polsce a przecież ten zły ład przestrzenny powstał w sytuacji, gdy istnieją izby, istnieją uprawnienia.

W związku z tym, myślę, że warto postawić pytanie, o ile będzie gorzej, jak nie będzie tych izb, ograniczeń oraz formalnych kompetencji, które dzisiaj obowiązują? Weźmy to pod uwagę, kiedy debatujemy i procedujemy nad tymi kwestiami.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo.

Pan poseł Wojtkiewicz, bardzo proszę.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Chciałem w uzupełnieniu…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Przepraszam.

Kto z państwa chciałby jeszcze zabrać głos? Pan poseł Lassota, pan przewodniczący Tchórzewski, pan poseł Adamczyk i zamykam listę mówców.

Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Chciałem uzupełnić odnośnie izby urbanistów i uprawnień dla urbanistów.

Bardzo dobrze, że w jakimś stopniu izba urbanistów będzie kontrolowała tę sytuację. Dobrze byłoby, gdyby ktoś, nie wiem, czy jest przedstawiciel izby urbanistów, wypowiedział się na ten temat. Jeżeli nie ma, to chciałem opowiedzieć taką sytuację. Tutaj kolega poseł Szmit poruszył kwestię ładu przestrzennego. Chcę powiedzieć bardzo ostro, że jest bardzo niekorzystna sytuacja dla urbanistów. Narzekamy na to, że niszczymy krajobraz. Przestrzeń w zasadzie niszczą samorządy. Mafia samorządowa nie chce przyjąć planu zagospodarowania przestrzennego, ma jakieś mniejsze bądź większe interesy i wskazuje, że w tych miejscach ma się coś pobudować.

Jeśli urbanista nie zagospodaruje tej przestrzeni w planie zagospodarowania przestrzennego to, po prostu, umawiają się, że zagłosują za odrzuceniem takiego planu. Ileś tam miesięcy, czy rok pracy nad planem zostaje zawieszone. Urbanista nie chce tego zrobić a ci nie chcą zmienić sytuacji i robić tego ładu przestrzennego według wskazań urbanisty. To jest przekleństwo kształtowania przestrzeni wokół nas.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo.

Kto był kolejny?

Bardzo proszę, pan poseł Lassota.

Poseł Józef Lassota (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący.

Proszę państwa, powiem, że trochę mnie szokuje stwierdzenie: mafia samorządowa…

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Powtarzam to jeszcze raz z całą odpowiedzialnością.

Poseł Józef Lassota (PO):

…jeśli pan poseł zna mafię i jej działania, to są od tego organy, żeby ją likwidować.

Jest to obraźliwe dla tych ludzi, którzy pracują w samorządach.

Co do tego, że są narzucane zapisy planów przez samorząd, to są narzucane w tym sensie, że samorząd oczekuje pewnego przeznaczenia terenu pod określone funkcje a urbanista, który wykonuje plan zagospodarowania, ma obowiązek robić to zgodnie z prawem.

Oczywiście, sprawa ładu przestrzennego jest w wielu przypadkach uznaniowa. Oczywiście, że urbanista ma do tego lepsze przygotowanie niż pewnie wielu radnych, ale nie można powiedzieć, że tylko urbanista ma kształtować przestrzeń, bo jednak odpowiedzialny jest za to samorząd, jak gospodaruje, jakie spełnia funkcje i na co przeznacza tereny. Urbanista ma prawo i przepisy, które musi stosować. To jest jedna sprawa.

Wydaje mi się, że ta cała dyskusja idzie w całkiem innym kierunku niż wywołana przez wnioskodawcę. Zaczynamy dyskutować o roli i ta dyskusja odbyła się na posiedzeniu komisji deregulacyjnej, której jestem członkiem. Oczywiście, opinie były podzielone. To nie jest tak, że wszyscy jednoznacznie uważają, że samorząd urbanistów jest rzeczą, która jest jakaś zła, w wielu przekonaniach izba urbanistów nie jest konieczna. Z praktyki mogę powiedzieć, że – rzeczywiście – urbanista, który przygotowuje plan zagospodarowania nie ma żadnych relacji z izbą urbanistów, jest to jego osobista odpowiedzialność.

Rozmawiamy o sprawie, która zgodnie z opinią Biura Legislacyjnego jest po przysłowiowej herbacie. Praca nad tym projektem została zakończona przez komisję deregulacyjną. Na pewno taka opinia mogłaby być w jakimś sensie wskazówką przy głosowaniu poprawek, bo są zgłoszone poprawki, ale – formalnie – nie ma ona żadnego znaczenia. Nie wiem, jakie opinie pan przewodniczący przedstawił na początku ze strony rządu, bo przecież przez cały czas w pracach Komisji deregulacyjnej uczestniczyli przedstawiciele rządu i wypowiadali się na każdy temat.

Nie wiem, czy są to niespójne opinie. Nie za bardzo wiem, o jakie opinie chodzi. Opinie rządu były przedstawiane cały czas na posiedzeniach komisji deregulacyjnej. One były wiążące nawet, jeśli jeden członek rządu mógłby się z tym nie zgadzać, to jednak było to stanowisko rządowe.

Panie przewodniczący, zgłaszam wniosek, żeby zaprzestać tej dyskusji, bo jest na zasadzie takiej, że możemy sobie porozmawiać, natomiast faktyczny tego efekt jest żaden.

Zgłaszam wniosek o zakończenie dyskusji i zamknięcie posiedzenia Komisji.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo.

Są dwie kwestie. Bardzo dziękuję panu posłowi, że zwrócił uwagę na ję zyk jakim posługujemy się w czasie debat. Nie interweniowałem, ponieważ każdy z posłów, także tych bardzo doświadczonych, ma własną odpowiedzialność używając figur retorycznych. W zasadzie tylko tyle, bo słów obelżywych nie dało się usłyszeć. Co do figur, to powinniśmy brać to na własną odpowiedzialność.

Już zamknąłem listę mówców. Biorąc pod uwagę także stanowisko Biura Legislacyjnego w przedmiocie przestrzegania regulaminu Sejmu, to – rzeczywiście – zaraz zakończymy tę debatę.

Na początku mówiliśmy, ja i przewodniczący Tchórzewski, że ten punkt w naszym posiedzeniu wziął się z inicjatywy prezydium Komisji. Jeżeli pojawia się taki temat to, jako przewodniczący, nie mogę łamać regulaminu i nie zwołać posiedzenia. W związku z tym, w trybie regulaminowym zwołałem to posiedzenie.

Tyle, jeśli chodzi o wyjaśnienie.

Bardzo proszę, pan przewodniczący Tchórzewski i pan przewodniczący Adamczyk.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, jeśli chodzi o uzasadnienie tej propozycji, to strona deregulująca twierdzi, że poprzez wprowadzenie tych zapisów, które zostały przedstawione w projekcie ustawy, umożliwia się szerszy dostęp do zawodów.

Dzisiaj należy zdefiniować jasno i wyraźnie w krótkich słowach, co powoduje, że ten dostęp do zawodów jest ograniczony. Dostęp do zawodu ogranicza brak praktyki oraz brak wiedzy, która nie pozwala osobie aspirującej do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w zakresie sporządzania planu przestrzennego zdać egzaminu a w tym przypadku – rozmowy kwalifikacyjnej. To dotyczy dokładnie izby urbanistów. Brak wiedzy, która pozwoli przejść przez rozmowy kwalifikacyjne nie pozwala realizować samodzielnych funkcji w zakresie sporządzania planu.

Podobnie jest z izbą architektów i izbą inżynierów budownictwa.

To nie jest tak, jak w przypadku adwokatów, notariuszy, że ten klan, grupa zawodowa jest zamknięta. Posiadasz praktykę, podejdziesz do zawodu, zdasz egzamin, to możesz wykonywać samodzielne funkcje w zakresie projektowania. Oczywiście, jesteś członkiem izby architektów. Znasz praktykę, zdajesz egzamin, to możesz wykonywać samodzielne funkcje techniczne w budownictwie. Możesz być inspektorem nadzoru, kierownikiem budowy i wykonywać te czynności, do których masz uprawnienia. Każdy, kto chce się rozwijać, dokształcać jest w stanie zdobyć te uprawnienia, jeżeli oczywiście posiada odpowiednie wykształcenie określone w ustawie o samorządzie zawodowym. Tutaj pryska mit poszerzania grupy zawodowej.

Co mamy z drugiej strony? Na dzień dzisiejszy zabezpieczeniem prawidłowego wykonania pracy było ryzyko planisty wykreślenia z izby. Po przyjęciu tych regulacji nie będzie żadnego zabezpieczenia. Jeżeli planista, za przeproszeniem, schrzani plan, czyli zrobi go w sposób niezgodny z przepisami, to nie będzie ponosił żadnej odpowiedzialności. Po prostu będzie następnym sporządzał plan zagospodarowania, czy studium.

Wysoka Komisjo, zwracam się, aby przyjąć proponowaną opinię Komisji w brzmieniu przedstawionym przez pana przewodniczącego Tchórzewskiego do przedłożonego projektu ustawy.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo.

Proszę bardzo pana przewodniczącego Tchórzewskiego.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo.

Chciałbym odnieść się do tego, że przyjęcie lub nieprzyjęcie opinii jest naszą wolą komisji nawet, jeśli z formalnego punktu widzenia ta opinia nie wywołuje skutków formalnych. Jest stanowiskiem, które pokazuje w jaki sposób – jako Komisja – oceniamy taką regulację. Regulamin w niczym nam nie przeszkadza w przyjęcie opinii, która jest nasza i przedłożymy ją nawet pani marszałek oraz przewodniczącemu komisji deregulacyjnej, żeby wiedział, co przyjął.

Mam prawo także przekazać to do Komisji Gospodarki w Senacie, która także może zająć się tym tematem, ponieważ Senat będzie zajmował się tą ustawą. W takim zakresie, jako zorganizowani posłowie w ramach pracy Komisji na podstawie regulaminu Sejmu, mamy wyznaczony zakres naszych obowiązków. Nie ma też bariery, która uniemożliwia nam wyrażenie stanowiska, jako grupy zorganizowanych posłów w formie Komisji. To wynika jednoznacznie z regulaminu Sejmu.

Z tego tytułu zgłaszam wniosek, aby przegłosować tę opinię do przyjęcia przez Komisję z wnioskiem do prezydium Komisji, że jeżeli opinia zostanie przegłosowana to, żeby została skierowana do pani marszałek Sejmu, przewodniczącego komisji deregulacyjnej oraz do Senatu.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo.

Wobec wyczerpania głosów w dyskusji poddaję wniosek pod głosowanie.

Kto z państwa posłów jest za przyjęciem opinii w kształcie przedłożonym na piśmie? Proszę o podniesienie ręki.

Każdy z państwa dostał to.

Kto jest przeciw?

Dziękuję.

Kto się wstrzymał?

Sekretarz Komisji Marcin Mykietyński:

10 głosów za, 15 przeciw i brak wstrzymujących się.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję.

Stwierdzam, że Komisja wyraziła negatywną opinię w tej sprawie.

Pan przewodniczący Tchórzewski, bardzo proszę.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo.

Ponieważ opinia wyrażona przez Biuro Analiz Sejmowych wykazuje mankamenty zapisów to będę wnioskował, żeby prezydium Komisji przyjęło możliwość autopoprawki rozszerzającej naszą, poprzednio przyjętą ustawę w punkcie pierwszym, o rozwiązania, które poprawiłyby te zapisy.

Mam nadzieję, że pan minister Klepacki ze swoim aparatem przeanalizuje tę opinię i pomoże zredagować nam te poprawki. Czy można na to liczyć?

Podsekretarz stanu w MIR Zbigniew Klepacki:

Panie pośle, na pewno to przeanalizujemy.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo.

Wysoka Komisjo, wobec wyczerpania porządku dziennego zamykam posiedzenie i dziękuję państwu za udział.